

# LOKÁLKA

Občasník železničního spolku Lokálka Group u Rokycanech

Číslo 22

Vychází 26. června 1998

Cena 3,- Kč

## Milí železniční přátelé,

Jarní, velmi intenzivní sezónu nostalgických jízd máme za sebou. Při listování „Přehledem“ můžeme být spokojeni, kolik akcí se v celé síti ČD podařilo nakonec uskutečnit. Pravda, mnohdy ještě pár dní před samotnou akcí nebyly zcela jasné podmínky ani zda se jízda vůbec bude konat.

A tak se i nám podařilo uskutečnit s motorovým vozem M 131.1386 za příjatelných podmínek úspěšnou akci ke Dni dětí ve Zlonicích i naplánované výletní vlaky na Křivoklát. Jsem přesvědčen, že kroky, které byt' po zdoluhavých jednáních poslední dobou ze strany ČD vzešly, jsou dost jasným signálem pro podporu železniční nostalgie. Dopis, kterým prostřednictvím oddělení komunikace GR ČD oslovil generální ředitel členy Asociace železničních společností, dává konečně určitou naději na systémové řešení celé problematiky, a proto jej otiskujeme v plném znění: „Vážení přátelé železnice, vedení ČD si velice váží práce těch, kterým záleží na železnici a kteří svou činností pomáhají šířit její dobrou pověst. Do této kategorie na jedno z předních míst nepochybně patří železniční společnosti, které uchovávají a provozují historická vozidla. Proto bych s vámi jako s představiteli zastřešujícího orgánu těchto společností rád navázal kontakt, protože vás považuji za partnera pro komunikaci, případně spolupráci.

Generální ředitel ČD by si velice přál být informován o aktivitách jednotlivých společností a v případě zájmu je podpořit jak vahou své osobnosti, tak i technicky či organizačně. Byl bych vám velice zavázán, kdybyste mi sdělili, máte-li zájem komunikovat s Generálním ředitelstvím ČD, případně jaká forma by vám nejvíce vyhovovala.

*Těším se na Vaši odpověď a na budoucí spolupráci.*

S pozdravem Martin Benda, vedoucí oddělení komunikace ČD.  
V Praze dne 10.4.1998.“

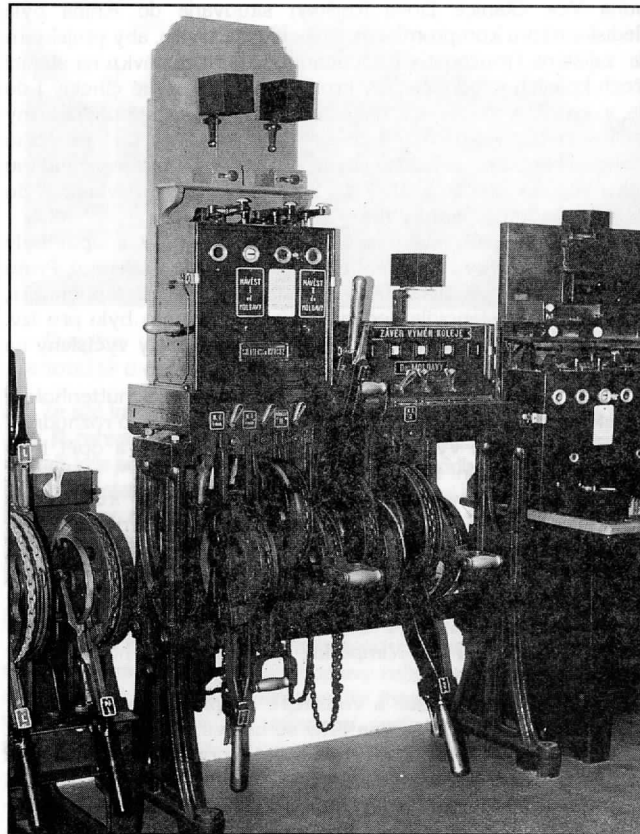
Veřím, že se podaří v brzké době sjednotit všeobecné podmínky tak, aby spolky, které provozují nostalgii jako dopravci s vlastní licencí, nebyly díky neúnosným poplatkům za použití dopravní cesty znevýhodňovány. Vždyť většina z nich byla do role dopravce dotlačena jen proto, aby bylo možno některá vozidla vůbec provozovat.

Je třeba si konečně uvědomit, že provozování nostalgie je účinnou reklamou každé firmy a v tomto případě bez ohledu, kdo ji organizuje, je přínosem především pro ČD. Pro spolky toto konání obnáší především množství kvalifikované práce při opravách i provozování vozidel odevzdané ve svém osobním volu a vlastní jízda je pro ně často jedinou odměnou.

V nadcházejícím čase dovolených přeje šťastnou cestu i návrat, hodně pěkných zážitků a načerpaných nových sil. Ing. Jiří Svoboda



Dokonalé provázání historie jednotlivých druhů dopravy bylo doménou akce ve Zlonicích.



V srpnu loňského roku byla ve Zlonicích zpřístupněna sbírka zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, která se stala základem komplexu expozic v nově budovaném železničním muzeu. Najdeme ji na rohu Tyršovy a Nádražní ulice v prostorách firmy „Čech“, která uřcholově zastřešuje činnost jednotlivých subjektů podílejících se na realizaci celého projektu.

Letošní sezónu navíc obohatila expozice úzkorozchodné průmyslové železnice, která postupně dosluhuje v ústecké Spolchemii, a pravidelné prohlídky depozitáře vozidel, nacházejícího se ve výtopně a na přilehlém kolejišti. Převážnou část exponátů získaly postupem času Nadace na záchranu technických památek a Kolej-Klub z Ústí nad Labem. Klub přátel historických strojů a kolejových vozidel, který stál u zrodu celé myšlenky se díky špatnému hospodaření minulého vedení ocitl ve finančních nesnázích. Z toho důvodu sdružení pozastavilo veškeré své další aktivity a jeho členové se věnují výhradně opravám exponátů.

Součástí činnosti muzea je také pořádání příležitostných jízd historických vozidel. Nejinak tomu bylo o posledním květnovém víkendu, kdy se do Zlonic sjely dva historické autobusy a motorový vůz M 131.1386. Ten po oba dny zajišťoval kyvadlovou dopravu mezi Zlonicemi a Slaným, zatímco autobusy nabízely návštěvníkům poznávací jízdy po bývalém panství Kinských. V sousedství výtopny byl kromě výstavy dopravní techniky připraven doprovodný program pro děti. Celá akce vyvrcholila v pondělí 1. června programem ke Dni dětí, který byl určen mateřským školám a nižším třídám základních škol. Spokojenost návštěvníků se stala impulzem pro další vzájemnou spolupráci, která zajisté neskončí již připravenou výstavou „Zlonice 98“ doplněnou historickými jízdami ve dnech 3. a 4. října.

Mimo uvedenou akci můžete expozici navštívit každý sudý týden v sobotu od 8 do 15 hod. nebo jiný termín dojednat v pracovní dny dopoledne na tel. 0205 45576.

# Jak Kašperské Hory o dráhu přišly

Ing. Václav Zahrádka

*pokračování*

Politická pochůzka byla nařízena výnosem c.k. M.Ž. 45625/3 z 23. ledna 1904 na dny 7.-15. června, kdy také skutečně proběhla. Poté byl opět přepracován projekt dráhy včetně rozpočtových nákladů a vyčíslen na částku 3 270 000 K. Projektant stavby, stavební inženýr Max Pícha z Prahy na trati v délce 19,1 km umístil stanice Volšovy, Hartmanice, Dolní Rejstejn, Kašperské Hory, zastávky Sušice-město, Tuškov a zastávku s nákladištěm Stará Dlouhá Ves. Stanice Dolní Rejstejn situovaná do Anína byla z hlediska názvu kompromisem. Sušice požadovala, aby projektem byla zajištěna i možnost v budoucnosti rozšířit zastávku na stanici o třech kolejích s odbočkou v km 2,7/8 do městské cihelny i do Sola, v km 7,1 v zastávce s nákladištěm zřídil uložistiště dřeva firmy Schell & Neffe, v km 8,3/4 ze širé trati odbočku do hraběcího Schwarzenbergsche skladiště dřeva, v km 11,6/7 úzkorozchodnou vlečku do sklářské huti Ed. Schmidt Anín a vlečku do Schrobbersdorfu do papírny firmy Greifenhagen.

Následovaly další diskuse o způsobu výstavby a opět byly vzneseny požadavky na vedení trasy podle dalších zájemců. Proto byla na dny 22.-26. října 1907 svolána další politická pochůzka, která definitivně stanovila vedení trasy. Rozhodnuto bylo pro tzv. „červenou“ trasu. Náklady této poslední varianty byly vyčísleny na 3 960 000 K.

Žádost Aktionskomité der Wottawa-Thalbahnen Schüttenhofen-Bergreichenstein z 28. června 1908 na Zemský výbor o rozhodnutí ve věci financování výstavby měla kladnou odezvu a opět bylo potvrzeno financování stavby v poměru 70 - 20 - 10.

Výstavba trati vypadala velmi nadějně, zvláště když vláda předložila pod č. 783 na XIX. zasedání poslanecké sněmovny návrh na výstavbu železnic nižšího řádu, kde na 4. místě byla uvedena trať Sušice - Kašperské Hory. Stavbu podpořilo i kladné vyjádření Obchodní a živnostenské komory v Plzni z 6. 10. 1909 č.j. 11081, které uvádělo, že dráhu lze v budoucnu prodloužit jak směrem do Železné Rudy, tak i do Vimperka, kde byly již vhodné trasy propojení trati navrženy.

Z podnětu strakonické a volenické skupiny Národní jednoty pošumavské ze dne 26. června 1910 se ustavil prozatímní komitét pro stavbu dráhy Katovice - Kašperské Hory. Zde byli hlavními iniciátory poslanci F. Blahovec a H. V. Mayer. Komitét prosazoval vedení trasy Katovice - Volenice - Tožovice - Dobř - Vacov - Stachy, kde se měla napojit na dráhu z Kašperských Hor do Vimperka, resp. Bohumilic. Na jejich žádost o podporu projektu odpověděl Zemský výbor království Českého dopisem z 3. srpna 1910, že projekt považuje za předčasný. Jako důvody se uváděly jednak, že dráha vyžaduje provedení stavby projektované dráhy z Kašperských Hor k Vimperku a problémy s financováním projektu, které vedou i ke snížení příspěvku již povolených drah.

Komitét na 3. března 1912 svolal do Strakonice schůzi zájemníků kde se jednalo „o povolení ku provedení technických prací pro normální rozhodovou místní nouzovou dráhu z Katovic ....“ Pozvánku obdržel i Zemský výbor, který v odpovědi ze 17. února se z jednání omluvil. Ve vnitřním spise se ale uvádělo, že projektu nemůže být dána podpora, jediné kdyby si Komitét dráhu zřídil na vlastní náklady .... Tento projekt nemaje naší podpory, proto se schůze neúčastní žádný delegát.

Ze schůze vyšel požadavek směrem k Zemskému výboru na realizaci projektu a především k jeho zařazení do „nouzových prací“, ale odpověď byla opět vyhybavá. Tato trať prostě neměla podporu.

Realizace stavby dráhy Sušice - Kašperské Hory vypadala více než nadějně, ale na základě špatného stavu financí v zemi České přehodnotil sněm i poskytnutý příspěvek a snížil jej na 10%. Dopisem ze dne 11. července 1910 železniční oddělení Zemského výboru toto oznámilo komitétu. V dopise se konstatovalo, že z celkové výše 3 960 000 K je zajištěna státní garancie 2 772 000 K, příspěvek země České 396 000 K, a že je dosud upsáno 318 400 K, tudíž chybí 473 600 K, a to je 12% rozpočtu stavby. Je na komitétu, aby se snažil získat další interesanty, anebo prosadit stavbu do rozpočtu vlády jako nouzovou. Bohužel se stavbu nepovedlo prosadit do rozpočtu na rok 1912. Lépe pak vypadalo zahájení výstavby v roce 1914, kdy již byly odsouhlaseny finance na výkup pozemků. Vlastní realizaci však nakonec překazila světová válka.

*pokračování příště*

## Vybráno ze starých archivů



*Dobovou pohlednici, kterou objevil u pana Josefa Hanzlíka náš spolupracovník Jaroslav Moulis, si připomeňme letošní 115. výročí zahájení provozu na místní dráze Rokycany - Mirošov - Nezvěstice.*

## Ve zkratce

Nový jízdní řád ČD nepotěšil řadu cestujících. Paradoxní situace nastala v sobotu a neděli na lokálce z Chrástu do Radnic, kdy díky „dokonalé“ provázanosti připojů se cestující dostanou na uvedenou lokálku od vlaku 7809 s odjezdem z Plzně ve 13.00 hod. a pak až od vlaku 7817 s odjezdem z Plzně v 19.04 hod. V opačném směru je spojení do Plzně z Radnic ve 14.30 hod. a pak až ve 20.14 hod.

S letními brigádami na úpravách tratí se letos roztrhl pytel: na jindřichohradecké úzké se koná 8.a 9.8., na Zubnické museální dráze ve dnech 10.-26.7., v Mladějově 11.-19.7. a 15.-23.8.

Na oslavy 150. výročí železnice na Slovensku se ŽSR připravují vskutku zodpovědně. Podle uveřejněného hlavního programu bude ve dnech 20.-23. srpna určité na co koukat.

Nejstarším vozidlem v pravidelném provozu ŽSR je motorový vůz 830 004-8 vyrobený v roce 1949, naopak nejmladším je motorový vůz 811 010-8 předaný v loňském prosinci.

V dubnu letošního roku se uskutečnila v Žilině neobvyklá akce, když byl ve dvou etapách uložen nový obloukový železniční most přes Váh. Tohoto téměř 1000 tun těžkého obra dlouhého 112 metrů a širokého více než 7 metrů s obloukem vysokým 18 metrů vyrobili ve VSŽ v Košicích. Devět provizorních pilířů s nasouvací dráhou zhotovilo Železniční vojsko. Na tu byl byla celá konstrukce hydraulicky podélně nasunuta a poté příčně posunuta do připravených betonových loží, které zhotovil žilinský Váhostav. V březnu příštího roku se akce zopakuje při ukládání mostu druhé tratěové koleje. Celková cena obou mostů včetně dalších potřebných prací obnáší 180 milionů Sk.

Za symbolickou jednu marku koupil zemský kraj Annaberg od Spolkových drah úzkorozchodku Cranzal - Oberwiesenthal. Od 1. června na této dráze zajišťuje společnost BVO Bahn, která převzala i 24 z původních zaměstnanců.

Příští rok oslaví Dopravní muzeum v Norinberku 100 let svého trvání. O tom, že je stále středem zájmu, svědčí i vzrůstající návštěvnost. V porovnání s loňským rokem za první čtyři měsíce vzrostl počet návštěvníků o plných 30 procent.

Solidním tempem pokračují práce na obnově dalších úseků zrušené horské tratě Furka - Bergstrecke. Od 20. června do 4. října jsou vedeny čtyři páry nostalgických vlaků na dokončeném úseku Realp - Furka. Provoz na celé trati z Brigu do Disentis byl zahájen ve dvou etapách v roce 1913 a 1927, v roce 1942 byla trať elektrifikována. V roce 1981 byl dokončen nový vrcholový tunel, který umožnil celoroční provoz, a horský úsek Oberwald - Realp byl zrušen. První aktivity na obnovení provozu začaly již v roce 1983 založením spolku „Furka-Bergstrecke“....

**Oznamujeme všem našim čtenářům, že si mohou Lokálku a veškerou další naši produkci zakoupit též v informačním středisku na plzeňském hlavním nádraží.**



# Chystáte se na Sardinii ?

## aneb pozvánka na letní putování

Rozsáhlý ostrov Sardinie leží ve Středozemním moři západně od italské pevniny a od jižního výběžku sousední francouzské Korsiky jej odděluje úžina Bonifacio. Geologicky je zbytkem zvrásněných hornin žuly, ruly a břidlice, na kterých spočívá pás vápenců, táhnoucí se ze severu na jih a částečně překrytý mladšími vyvřelinami. Povrch je převážně homatý, na západě mírnější, na východě členitější. V masívu Gennargent dosahují hory výšky 1834 m n.m., které se na východním pobřeží strměji svažují k moři. Jedinou větší rovinou je pouze tzv. Campidano v jihozápadní části ostrova.

Více než polovina obyvatel nachází obživu v zemědělství. Obilí, vinná réva, olivy, citrusové plody, zelenina a tabák se pěstují v úrodných údolích řek. Ve výše položených oblastech převládá pastevectví, a to především ovce, kozy ale i hovězí dobytek. V pobřežních oblastech pak zaujímá přední místo rybolov. Zajímavostí Sardinie je i strom, jehož kůra slouží k výrobě korku.

Už ve středověku zde bylo rozšířeno hornictví, kdy největší význam měla rudná ložiska v pohoří Ilesiente. Dnes se zde těží především zinek, olovo, mangan a baryt, avšak postupem času jejich podíl stále více klesá. U Carbonie nalezneme povrchové hnědouhelné doly. V poslední době zde došlo k rozvoji průmyslu. Stavba přístavu v Cagliari dala zelenou rozvoji petrochemického průmyslu, na východním pobřeží pracují nové papírny a ve vnitrozemí dominuje výroba umělých vláken. Určitý význam v průmyslové oblasti má i výroba kuchyňské soli z mořské vody.

Důležitou příjmovou oblastí ostrova se v posledních letech stala expanze turistického ruchu, kdy již vedle tradičních oblastí Alghera a Sante Teresa vzniklo na pobřežích množství nových středisek. S novými ubytovacími zařízeními a hotely se hojně setkáme i ve vnitrozemí.

První obyvatelé ostrova dnes připomínají četné zbytky prahistorických staveb datovaných k období let 1500 - 500 př.n.l. Od 9.století př.n.l. se na pobřeží usazovali Foiničané a Kartagiňané, roku 238 př.n.l. dobyli ostrov Římané, kolem roku 455 obsadili ostrov Vandalové a posléze Byzantinci. Konec těmto útokům byl učiněn až okolo roku 1297, kdy Sardinie připadla jako papežské léno Aragonské koruně. V roce 1713 připadl ostrov Rakousku a o pět let později jej za Sicílii vyměnila Savojská knížata. Konečně roku 1948 se stala Sardinie autonomní oblastí Italské republiky.

Dnes se ostrov o rozloze 24 090 km<sup>2</sup> člení na čtyři provincie: Cagliari, Nuoro, Oristano a Sassari. V důsledku izolovanosti mnohých částí ostrova se dosud zachovaly mnohé staré zvyky a obyčeje. Sardinština, jazyk domorodých obyvatel, patří k jazykům románským a vyvíjela se relativně samostatně vedle kontinentální italštiny, čímž si zachovala i určité archaické rysy.

Pravidelné lodní spojení má Sardinie z přístavů Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres či Arbatax. Mezinárodní leteckou dopravu zajišťuje letiště v Cagliari, pro vnitrostátní lety též letiště Olbia a Alghero. Ráťeří železniční dopravy je státní normálněrozchodná železnice protínající celý ostrov ve směru sever - jih z Golfo Aranci do Cagliari s odbočkami Chilivani - Sassari - Porto Torres, Decimomannu - Iglesias a Villamasargia - Carbonia. Na všech těchto tratích platí bez omezení volné jízdenky FIPFS. Tato síť doplňují úzkorozchodné tratě soukromé společnosti FdS (Ferrovia dalla Sardenia) společně s dobře fungující autobusovou sítí provozovanou společností FdS a FMS (Ferrovia Meridionali Sarde), případně dalšími dopravci. Rozsáhlá trolejbusová síť v hlavním městě Cagliari zajišťuje i příměstskou dopravu.

V čele osobních vlaků na tratích FS spatříme zejména motorové vozy řady ALn 663 a ALn 668, na některých vlcích také motorové lokomotivy řady D 445. Na trati Cagliari - Oristano - Macomer jsou běžně nasazovány s řidičím vozem na osmivozové soupravy. Nákladní dopravu zajišťují často i zdvojené lokomotivy řady D 443, posun pak malé lokomotivy řady D 214 nebo D 245. I když úsek Cagliari - Decimomannu je již elektrifikován, provoz dosud nebyl zahájen a v dohledné době se s tím ani nepočítá.

Daleko zajímavější je však provoz na úzkorozchodných tratích, který zajišťují motorové a řidičí vozy ADm a APM z let 1957-58 nebo motorové lokomotivy řady LDe stejného stáří. Určité obnovy se lokomotivní park dočkal až v roce 1996, kdy byly dodány moderní motorové vozy řady ADe s řidičím vozem APe. Minulost pamího provozu dnes dokumentují v čele nostalgických vlaků pouze lokomotivy o uspořádání 1'C.

Tratě vycházející z města Sassari jsou postupně nahrazovány autobusovou dopravou společností FdS a v provozu zůstávají pouze tratě Sassari - Alghero a Sassari - Sorso. V dopravní špičce zajišťují spoje šestivozové soupravy v čele s lokomotivou řady LDe, v sedle pak sólo motorový vůz řady ADm.



Dvojice lokomotiv řady D 443 řízených z jednoho stanoviště v čele nákladního vaku ve stanici Chilivani.

Ze sítě tratí okolo města Macomer zbyla jen jediná do Nuoro a ostatní byly již nahrazeny autobusy. Zdejší depo se nachází v blízkosti osobního nádraží, kde jsou volně přístupná deponovaná vozidla, která jsou odstavena i v obvodu stanice. Mezi nimi nalezneme i dvě pamí lokomotivy z roku 1914, zrušené motorové vozy řady ADe i celou řadu odstavených nákladních vozů. Všechna jsou tady již připravena k likvidaci.

V provozu dosud zůstává i trať z Cagliari do Isili, kde je denně vedeno 10 párů osobních vlaků. V příměstské části provoz zajišťují motorové vozy řady ADe.

Z dalších tratí zůstaly jen zbytky různých provozních staveb, které často slouží jako čekárny autobusové dopravy nebo zbytky mostů a viaduktů sloužících pro pozemní komunikace. Na jihozápadě ostrova to byly tratě v okolí města Siliqua, ve vnitrozemí např. trať Chilivani - Macomer, z Mandasu do Arbataxu nebo horského městečka Sorgono.



Setkání motorového vozu řady ADm 55 a lokomotivy řady LDe zachytil objektiv fotoaparátu ve stanici Sassari.

Na tratích FS jsou samozřejmě elektromotorické přestavníky výhybek a světelná návěstidla, řízení provozu je vesměs dálkové, takže výpraviho spatříme pouze ve větších stanicích. Traťová rychlost je 100 km/h, avšak v úseku Cagliari - Decimomannu rychlostníky prozrazují traťovou rychlost až 150 km/h. Na úzkorozchodných tratích se rychlosti pohybují mezi 40 a 65 km/h, řízení provozu je obdobné našemu předpisu D3. Nikde však nechybí spolehlivý radiotelefonní provoz a vzdálenější výhybky jsou v dopravních přestavovány ústředně.

FS zabezpečují také trajektovou dopravu mezi přístavy Civitavecchia a Golfo Aranci, kde je k dispozici celkem 19 lodí. Denní provoz však stačí zajistit čtyři, ostatní slouží k přepravě nákladů. Odjezdy z obou přístavů jsou v 10.00 a 21.30 hod, příjezdy pak v 18.00 a 5.30 hod. Platí zde jízdenky FIP a přístavní poplatek 800 lir za osobu je současně jakousi místenkou na loď.

Pokud se rozhodnete pro cestu do Středomoří, pak nezbývá než popřát šťastnou cestu a množství krásných zážitků.

Jiří Caska

## V roce 1998 jubilují tratě

- |        |         |                                       |
|--------|---------|---------------------------------------|
| 1.9.   | 150 let | Nový Bohumín - Chalupki               |
|        | 130 let | Plzeň - České Budějovice              |
|        | 100 let | Petrovice u Karviné - Karviná         |
| 7.9.   | 125 let | Žatec - Žabokliky                     |
| 15.9.  | 115 let | Krupá - Kolečovice                    |
| 20.9.  | 95 let  | Svojšíň - Bor                         |
| 24.9.  | 95 let  | Kácov - Světlá nad Sázavou            |
|        | 90 let  | Trutnov - Teplice nad Metují          |
| 1.10.  | 110 let | Klatovy - Horažďovice                 |
|        |         | Janovice nad Úhlavou - Domažlice      |
|        |         | Hanušovice - Lipová Lázně             |
| 4.10.  | 125 let | Praha Těšnov - Nymburk                |
|        |         | Chlumec nad Cidlinou - Hradec Králové |
| 15.10. | 125 let | Šternberk - Dolní Lipka               |
|        | 120 let | Valšov - Rýmařov                      |
|        | 105 let | Čičenice - Prachatice                 |
|        |         | Strakonice - Vimperk                  |
| 18.10. | 100 let | Lovosice - Litoměřice hor.n.          |
| 19.10. | 95 let  | Jičín - Turnov                        |
| 20.10. | 105 let | Častolovice - Solnice                 |
| 21.10. | 70 let  | Vsetín - Bylnice                      |

## 120 let trati Valšov - Rýmařov

21. dubna 1870 byla ve Vídni udělena koncese ke stavbě dráhy Olomouc - Moravský Beroun - Bruntál - Krnov - Glubczyce s odbočkami do Rýmařova, Vrbna ve Slezsku a Opavy. Společnost „Moravsko-slezská ústřední dráha“, která vznikla sdružením olomouckých a opavských zájemců, získala koncesí také mnoho úlev. Nebylo zatím nutno stavět druhou kolej ani odbočky do Rýmařova a Vrbna a mosty mohly být dřevěné. Takto získaná atraktivnost projektu se projevila rychlým prodejem akcií společnosti prostřednictvím vídeňských bank. Důležitými podílníky byli i bratři Kleinové, kteří se do stavby dráhy velmi intenzivně zapojili.

Pres obtížnost terénu probíhala stavba velmi rychle, a tak mohl být již 1. října 1872 zahájen provoz na úseku z Olomouce do Krnova a 1. listopadu téhož roku přijel po „centrále“ první vlak do Opavy.

Plány společnosti byly i do dalšího období velkorysé, a tak bylo rozhodnuto o prodloužení dráhy z Opavy do Trančína. Avšak krize na vídeňské burze v květnu 1873 veškeré plány přerušila, a tak zbylo jen několik hotových náspů a zářezů.

Nadále však společnosti zůstávaly nesplněné závazky z původní koncese. Na stavbu druhé koleje ani odboček do Rýmařova a Vrbna se již nedostávalo peněz, a tak pod tlakem politických orgánů obě odbočky nakonec financoval stát a předal je společnosti k provozování. Ke stavbě druhé koleje však nedošlo.

15 km dlouhá odbočka z Valšova do Rýmařova se dočkala svého zprovoznění 15. října 1878. Dvacetkilometrový úsek odbočky z Miletic nad Opavou do Vrbna projel první vlak až o dva roky později 5. prosince 1880.

Nadějně vypadal i následný projekt prodloužení dráhy z Rýmařova vrcholovým tunelem do Sobotína, což by znamenalo významné přiblížení k hlavní trati. Největší zájem projevovala města Opava a Krnov, avšak k vlastní realizaci nakonec díky prudkému nástupu automobilové dopravy nikdy nedošlo. Stejným způsobem se realizace nedočkala ani obdobný projekt spojení Vizovic a Horní Lidče.

A jaká je současnost? Ubývá vlaků a přibývá nepřípoj, čímž se samozřejmě snižuje zájem cestujících a trať se dostává mezi ty „neperspektivní a vhodné ke zrušení“. Přitom ve zdejší chráněné krajinné oblasti, navíc v zimě s patřičnou nadílkou sněhu a úzkými silnicemi, vše mluví právě pro železnici.

Věříme proto, že nová vláda zaujme k hromadné železniční dopravě jako neekologičtějšímu systému stanovisko hodné státu, který má zájem se integrovat do Evropské unie a tím i respektovat celoevropská pravidla. Ostatně je to jediná možnost, jak zabránit celkové destrukci naší železniční sítě, především pak lokálních tratí.

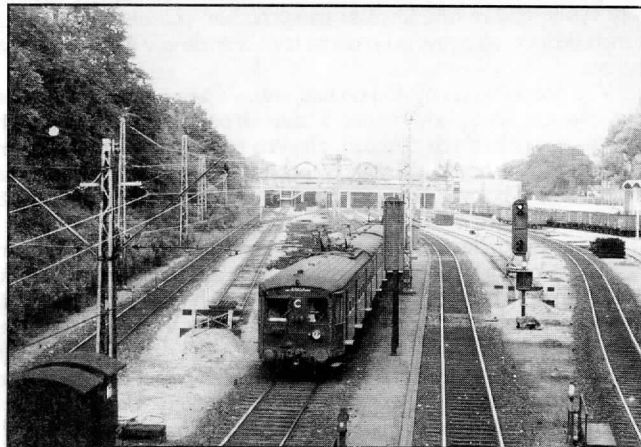
Ing. Josef Jelinek, Rýmařov

## Stopou elektrických lokomotiv

dokončení

V Dánsku bylo rozhodnuto o elektrifikaci tratí kodaňské příměstské dopravy v roce 1926, a to napájecím stejnosměrným systémem 1500 V (některé prameny uvádějí 1650 V). Vlastní provoz byl však zahájen až v letech 1934 - 36 a postupně rozšiřován až do roku 1953.

Myšlenka elektrifikace dalších tratí koncem padesátých let, která předpokládala napájecí systém 25 kV/50 Hz, se nakonec své realizace nedočkala.



Příměstskou dopravu od svého počátku zajišťovaly elektrické jednotky tvořené dvěma až osmi vozidly. Omlazovací kůru prodělal park vozidel až v letech 1966 - 67, kdy bylo dodáno 85 moderních dvoudílných elektrických jednotek s možností vícečlenného řízení.

Posledním skandinávským státem, kde se elektrická trakce dočkala realizace až v roce 1963, je Finsko. Napájecím systémem 25 kV/ 50 Hz byly jako první elektrifikovány tratě Helsinky - Kirkkonummi a Helsinky - Kerava - Riihimäki - Seinäjoki. Kromě dvoudílných elektrických jednotek zajišťovalo prvopočátky provozu i 27 lokomotiv řady Sr 1 vyrobené v bývalém SSSR o výkonu 3100 kW. Zajímavostí je, že trakční motory a dvojkolí těchto lokomotiv byly vyrobeny v bývalém Československu. -ijs-

Dnešním pokračováním končí seriál věnovaný prvopočátkům ve vývoji elektrických lokomotiv. Cílem nebylo podat detailní informace, ale přiblížit čtenářům především zajímavosti a specifika jednotlivých států, jejich první kroky na cestě elektrického provozu, často provázené problémy a neúspěchy. Chtěli jsme současně poukázat na houževnatost a um našich předků, kteří dovedli elektrickou trakci do dnešních dimenzí, které často považujeme za samozřejmost.

Konec seriálu provází bohužel i smutná událost, kdy náš svět 3. června navždy opustil pan Prof. Ing. Dr. František Jansa, DrSc., jehož celý tvůrčí život byl úzce spojen právě s oborem elektrické trakce. Zanechal po sobě velké dílo spojené s vědeckou a publikační činností, na Vysoké škole dopravní připravil mnoho významných odborníků. Čest jeho památce!

Letošním rokem také na této straně skončí kalendář jubilujících tratí. Za pět let se vám tak postupně dostalo uceleného přehledu o celé síti ČD. Pokud vám některá pokračování chybí, není nic jednoduššího než napsat na adresu našeho spolku a my vám do vyčerpání zásob chybějící výtisky zašleme. Jak v příštím roce vyplníme tuto stránku, záleží i na vás, milí čtenáři. Zda ji věnujeme cestování, železničnímu modelářství či jinému tématu, rozhodnou vaše náměty. Tož, neváhejte a pište!

Příští číslo vyjde 18. září 1998

LOKÁLKA - občasník železničního spolku Lokálka Group  
Příprava a sazba: Ing. Jiří Svoboda, tel. 0603 509504, tisk VARIO  
Adresa: P.O.Box 30, 337 01 Rokycany, tel./fax 019 277236

**DIVIŠ**  
Reklama - DTP studio - Tiskárna